

**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2007**

**(Da CPI - Crise do Sistema de Tráfego Aéreo)**

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre alterações na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, relativas à Política de Desenvolvimento da Aviação Civil, ao limite de participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas, direitos dos passageiros nos casos de atrasos e cancelamentos de vôos, limites nos valores das multas a que estiverem sujeitas as empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo e prazos de prescrição de ações judiciais relacionadas a esses serviços.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 25-A, com a seguinte redação:

*“Art. 25–A. O Poder Executivo encaminhará mensagem ao Congresso Nacional, até o dia 31 de dezembro do primeiro ano do mandato do Presidente da República, estabelecendo diretrizes e metas da Política Nacional de Aviação Civil a ser implementada nos quatro anos seguintes, contemplando o desenvolvimento da infra-estrutura aeronáutica e dos serviços previstos no art. 174 desta Lei.*

*Parágrafo único. A partir do ano de 2011, inclusive, a Mensagem a que se refere o caput será acompanhada de documento de avaliação do cumprimento dos objetivos expressos na Proposta de Política Nacional de Aviação Civil anterior.”*

Art. 3º O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 181. ....*

*I – . ....*

*II – pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;*

*.....”*

§ 1º .....

.....  
§ 3º Revogado.

§ 4º *É permitida a aquisição por pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, de ações do aumento de capital, observado o disposto no inciso II deste artigo.” (NR)*

Art. 4º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 221-A, com a seguinte redação:

*“Art. 221-A. As relações de consumo e a proteção aos direitos dos usuários no âmbito da prestação dos serviços de transporte aéreo de passageiros e de carga reger-se-ão pelas disposições pertinentes constantes desta Lei, obedecendo, ainda, à Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil e à Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor, e respectivas alterações posteriores, com a prevalência destas em caso de conflito.”*

Art. 5º O art. 229 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 229. O serviço de transporte de passageiros deverá ser realizado no dia e horário previamente contratados, admitindo-se os seguintes limites para atrasos da partida ou interrupção ou atraso em aeroporto de escala, qualquer que seja o motivo:*

*I – trajetos de distância inferior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros): 2 (duas) horas;*

*II – trajetos de distância igual ou superior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros) e inferior a 3.000 km (três mil quilômetros): 3 (três) horas; e*

*III – trajetos de distância igual ou superior a 3.000 km (três mil quilômetros): 4 (quatro) horas.*

§ 1º *A inobservância do disposto no caput obrigará o transportador a providenciar o embarque do passageiro em outro voo, da própria ou de outra companhia, que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do correspondente bilhete de passagem.*

§ 2º *No caso de atraso em aeroporto de escala, os trajetos a que se referem os incisos I a III dizem respeito aos trechos restantes até o aeroporto final de destino.*

§ 3º *No caso de opção pelo passageiro de embarque em outro voo, todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer natureza, alimentação, hospedagem e acesso a meios de comunicação, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.*

§ 4º *Para fins do disposto neste artigo, considera-se tempo de atraso aquele decorrido entre a hora prevista para a partida do voo e o instante em que se considerar iniciado o procedimento de embarque na aeronave.*” (NR)

Art. 6º O art. 230 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 230. O cancelamento de voo deverá ser divulgado com a seguinte antecedência mínima em relação à data prevista da partida, vedada, a partir de então, a venda de bilhetes de passagens para este voo:*

*I – trajetos de distância inferior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros): 3 (três) horas;*

*II – trajetos de distância igual ou superior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros) e inferior a 3.000 km (três mil quilômetros): 1 (um) dia; e*

*III – trajetos de distância igual ou superior a 3.000 km (três mil quilômetros): 7 (sete) dias.*

§ 1º O cancelamento de voo obrigará a transportadora :

*I – a providenciar o embarque do passageiro em outro voo, da própria ou de outra companhia, que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, na mesma data de partida, se houver, ou restituirá de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do correspondente bilhete de passagem, caso a divulgação do cancelamento se dê com a antecedência mínima mencionada no caput deste artigo; ou*

*II – a indenizar o passageiro pelo dobro do valor do bilhete de passagem, além de cumprir o disposto no inciso anterior, caso a divulgação do cancelamento não se dê com a antecedência mínima mencionada no caput deste artigo.*

§ 2º O transportador deverá informar ao passageiro as possibilidades de voo alternativas, da própria ou de outra empresa, juntamente com o aviso de cancelamento.

§ 3º *Excetuam-se do disposto no caput os cancelamentos decorrentes de motivos imprevistos de força maior associados a problemas meteorológicos.*” (NR)

Art. 7º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 231-A, com a seguinte redação:

*“Art. 231-A. No caso de alteração de itinerário, em relação àquele estipulado no bilhete de passagem, todas as despesas daí decorrentes, inclusive transporte de qualquer natureza, alimentação, hospedagem e acesso a meios de comunicação, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.”*

Art. 8º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 231-B, com a seguinte redação:

*“Art. 231-B. Caso se tenha procedido à venda de bilhetes de passagens para determinado vôo de forma que compareçam para embarque passageiros em número superior ao de assentos disponíveis, a transportadora deverá ofertar aos usuários quantias pecuniárias sucessivamente mais elevadas em troca de desistências até que o número de desistentes iguale o de passageiros em excesso.*

*Parágrafo único. A execução do procedimento de que trata o caput não elide o cumprimento do art. 229.”*

Art. 9º O art. 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 302. O valor da multa a ser aplicada pelo Órgão Regulador e sua gradação serão estabelecidos em regulamento a ser emitido por aquele órgão, observados os seguintes limites:*

*I – infrações referentes ao uso das aeronaves: até R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), incidente sobre pessoa física, e até R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), incidente sobre pessoa jurídica;*

*II – infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves: até R\$ 10.000,00 (dez mil reais), incidente sobre pessoa física, e até R\$ 100.000,00 (cem mil reais), incidente sobre pessoa jurídica;*

*III – infrações imputáveis a concessionária, permissionária ou autorizatária de serviços aéreos: até R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais);*

*IV – infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes: até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);*

*V – infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos: até R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais); e*

*VI – infrações imputáveis a exploradores de infra-estrutura aeroportuária: até R\$10.000.000,00 (dez milhões de reais).*

*Parágrafo único. O Órgão Regulador discriminará as possíveis infrações correspondentes a cada uma das categorias de que tratam os incisos I a VI.” (NR)*

Art. 10. O art. 317 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 317. Revogado.” (NR)*

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

As análises da Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga a crise do sistema de tráfego aéreo permitiram a identificação da necessidade de diversas alterações legais. Neste sentido, contou-se com contribuições variadas, todas devidamente registradas. Dentre elas, cumpre destacar o Projeto de Lei nº 949, de 2007, de autoria do nobre Deputado Fernando Coruja, que “Cria o Estatuto de Defesa do Usuário do Transporte Aéreo e dá outras providências”, do qual se aproveitaram diversos dispositivos.

O art. 2º atribui ao Congresso Nacional o estabelecimento dos objetivos da Política Nacional de Aviação Civil, determinando que, para tal fim, o Poder Executivo enviará ao Poder Legislativo, a cada quatro anos, de maneira análoga à do Plano Plurianual, proposta com as definições de diretrizes e metas a serem perseguidas pelos órgãos responsáveis pela infraestrutura aeronáutica e pelos serviços aéreos no País.

O art. 3º eleva o limite de participação de pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, para 49% do capital social com direito a voto das empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo. Não há qualquer razão contrária a esta medida, na medida em que aumenta a possibilidade de investimentos no setor, sem se abrir mão da manutenção do controle daquelas empresas nas mãos de brasileiros.

A seguir, o art. 4º introduz a necessária referência à Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil e à Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor, ambas posteriores ao Código Brasileiro de Aeronáutica, nos aspectos atinentes às relações de consumo e à proteção aos direitos dos usuários no âmbito da prestação dos serviços de transporte aéreo de passageiros e de carga.

O art. 5º, por sua vez, refina os critérios de caracterização de tempo mínimo de atraso de voo a partir do qual as transportadoras devem prestar assistência aos passageiros prejudicados, estabelecendo uma relação entre aquele tempo e a distância do trajeto contratado. Em conjunto com o disposto nos dois artigos seguintes, atualiza-se a norma vigente, conferindo maior exatidão quanto aos direitos dos usuários nas situações de atraso ou cancelamento de vôos e de mudanças imprevistas de itinerários. Por sua vez, o art. 8º introduz a obrigatoriedade, pelas empresas aéreas que empregarem o recurso do *overbooking*, de efetuar leilão dentre os passageiros, até que se elimine o excesso de demanda.

Já o art. 9º substitui a minudente especificação das infrações que sujeitam a multas os atores físicos e jurídicos do setor de aviação, previstas na atual redação do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica, pela remissão ao regulamento dessas infrações. Adicionalmente, introduzem-se limites para os valores, expressos em reais, das correspondentes multas. Somos de opinião de que as infrações devem estar previstas em

resoluções infra-legais, dadas a necessária demora de tramitação de um projeto de lei e a impossibilidade de englobar em uma lista todas as infrações hoje existentes ou as que venham a surgir em função do desenvolvimento tecnológico.

Por fim, o art. 10 revoga o art. 317 do Código Brasileiro de Aeronáutica, suprimindo desta normativa a vigência de prazos de prescrição inaceitavelmente modestos para ações judiciais referentes a danos e cobranças de créditos.

Estamos certos de que estas iniciativas, fruto do trabalho desta Comissão Parlamentar de Inquérito, representam um primeiro e importante passo para a reformulação do marco legal da aviação civil do País.

Por todos estes motivos, contamos com o apoio de nossos Pares congressistas para a aprovação desta proposta.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2007.

**Deputado MARCELO CASTRO**  
**Presidente**

**Deputado MARCO MAIA**  
**Relator**